

# 妙見口能勢線において想定される 代替案について（参考資料）



阪急バスキャラクター  
「バスケ、バスミン」

令和4年（2022年）12月2日  
能勢町



能勢PR キャラクター  
「お浄・るりりん（アマビエver）」

# 想定される各代替案について

## 【案1】妙見口能勢線の運行区間の見直し（運行距離の変更）

- 妙見口能勢線の運行区間を現在から大幅に削減し、東地域の町外へのアクセスとして基幹交通（路線バス）を確保する。運行距離を大幅に短縮することで、**運行経費の削減が見込まれる**。ただし、バス事業者との調整が必要である。
- それ以外の地域を乗合タクシーが運行することで、現行の路線バス沿線以外の地域住民の移動手段が確保されるなど、**町内間移動の利便性が向上する**。
- 一方で、路線バスの運行区間が短縮するため、**通勤・通学の際など乗り継ぎが必要になる地域が生じる**。

### ■ 妙見口能勢線の運行概要

運行系統	距離	所要時間	便数
妙見口駅⇒能勢町内（循環）⇒妙見口駅	23.3km	48分	2便/日
箕面森町地区センター⇒妙見口駅⇒能勢町内（循環）⇒妙見口駅	27.1km	59分	3便/日
妙見口駅⇒能勢町内（循環）⇒妙見口駅⇒箕面森町地区センター	27.1km	58分	3便/日

※距離及び所要時間は、阪急バスHP内の経路検索における検索結果による

運行距離を現在よりも大幅に短縮すると、運行経費の削減が見込まれる。

(例)  
妙見口駅⇒稲地⇒妙見口駅 10.6km



※阪急バス運行系統図（豊能町西部、能勢町東部）をもとに一部加工

# 想定される各代替案について

## 【案2】 妙見口能勢線での車両規模の見直し（運行車両の変更）

- ・ 現在の中型バスからダウンサイジングを行い、ワンボックス車両へ車両規模を見直す場合、車両導入時における費用（初期費用）の削減は期待できる。
- ・ しかし、バスの費用構造は人件費が多くを占めており、ダウンサイジングにより、費用が安価になるのは、燃料油脂費、減価償却費等であり、運行費用の大きな削減にはならないものとする。
- ・ 実際の運用では、同一日に同一車両が妙見口能勢線以外のエリアも運行していることから、妙見口能勢線のみ車両をダウンサイジングしても、かえって運行効率が悪くなる可能性がある。
- ・ 上記などから、路線バス事業者から **ダウンサイジング化は、車両更新の際に購入費用を抑制できるが、走行距離は変わらないので運行経費の抑制は見込みにくいと考えられる**との回答あり。

### ■ 中型バスとワンボックスの車両本体価格

#### 【中型バス】



中型バス  
(乗客定員：60人)  
約2,500万円

出典：日野自動車株式会社資料

#### 【ワンボックス（中型ミニバン（ロングタイプ））】



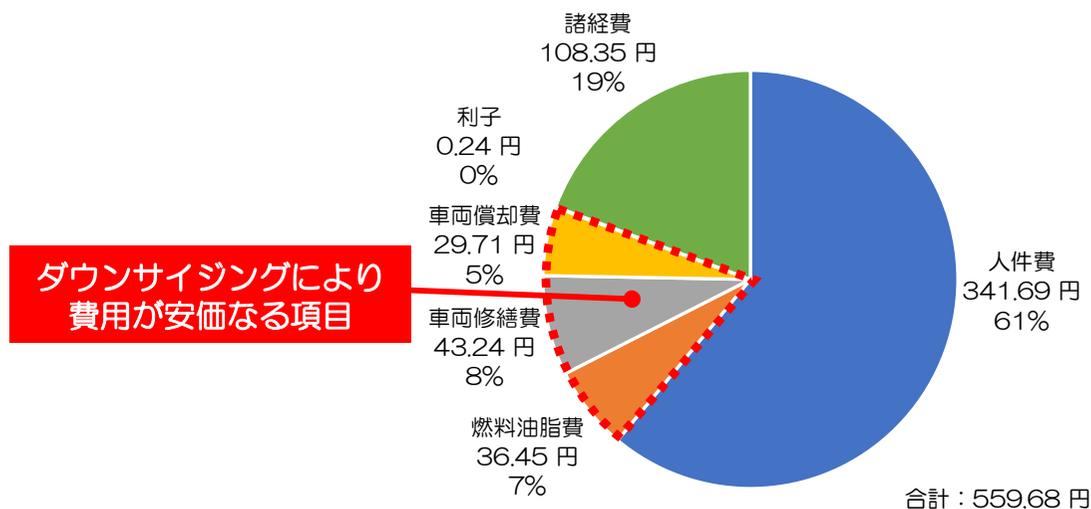
ワンボックス  
(乗客定員：13人)  
約400万円

出典：トヨタ自動車株式会社資料

※ 路線バス（定時定路線型）として運行するために必要な機器（音声合成装置、運賃箱、交通系ICカード読取装置、降車ボタン、行先表示器等）を装架する必要があるため、車両本体価格に加え、さらに中型バスでは1,000万円前後、ワンボックスでは数百万円の負担が必要。

※乗客定員は、乗務員を除いた定員を示す。

### 【再掲】 京阪神ブロックの民営事業者における 令和2年度ブロック別実車走行キロ当たりの運送原価



ダウンサイジングにより  
費用が安価なる項目

※ 京阪神ブロック：大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域）

出典：令和2年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省資料）

# 想定される各代替案について

## 【案3】 妙見口能勢線における交通モードの変更（運行事業者の変更）

- ・ 妙見口能勢線を路線バスから乗合タクシー等に交通モードを変更することで、年間運行経費の削減が期待できる。
- ・ 利便性については、交通モードを変更するのみであり、サービス水準の拡充は見込みにくい。
- ・ 乗合タクシーの運行は、町内を運行するタクシー事業者、貸切バス事業者あるいは運送主体が能勢町となる自家用有償旅客運送を想定するが、新たな運行事業者の確保が必要となる。
- ・ 町外を運行する場合、乗降する他市町の合意が必要となる。

### ■乗合タクシーの運行経費の試算（例）

#### ○試算の前提条件

- ・ 使用車両：ジャンボタクシー（9人乗り）
- ・ 運行形態：定時定路線（現在の妙見口能勢線と同じ運行形態）

#### ○運行経費の試算

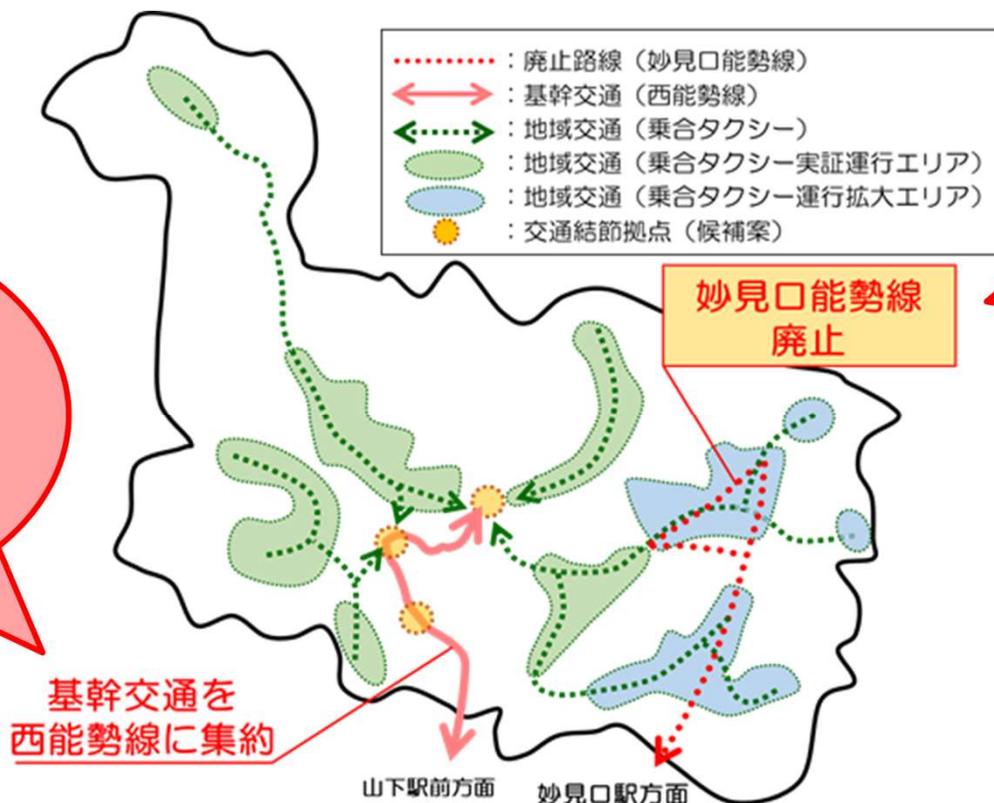
- ・ 運行経費の算出は、大阪地区（能勢町が該当）の自動認可運賃（時間制運賃：特定大型車の上限運賃及び下限運賃の2ケース）を用いる
- ・ 30分あたり運行単価⇒特定大型車（ジャンボタクシー）  
上限運賃の場合：3,500円、下限運賃の場合：2,800円

# 想定される各代替案について

## 【案4】 町外を結ぶ基幹交通を西能勢線に集約（運行路線の廃止）

- ・ 町外を結ぶ基幹交通を西能勢線のみを集約（妙見口能勢線を廃止）し、地域交通である乗合タクシーの運行エリアを東地域全域に拡大すると、町外アクセスは基幹交通である西能勢線のみとなるため、東地域から西地域への移動が必要となる（東地域からの町外移動の利便性が低下）。
- ・ 一方で、東地域全域に乗合タクシーを拡大することで、東地域の交通空白地の減少など、町内間移動の利便性が向上する。
- ・ 基幹交通を西能勢線に集約するため、妙見口能勢線の運行経費が削減できる。また、基幹交通を1路線に集約することで、西能勢線の利用増加につながる。

■案4 イメージ図



西能勢線の維持  
利用者増加  
につながる

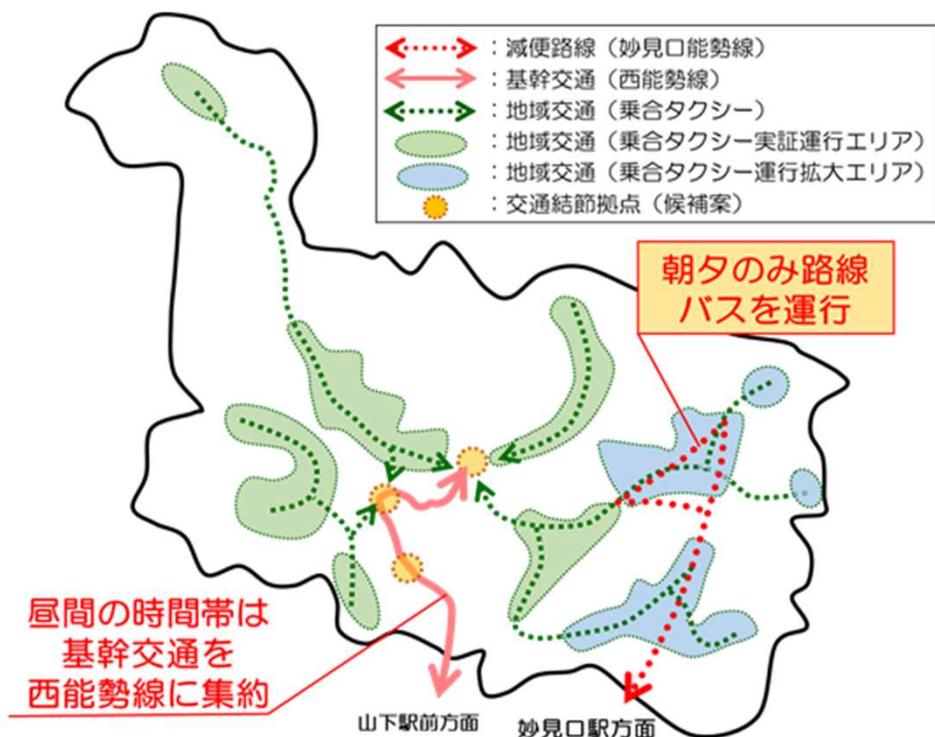
西地域⇔東地域  
移動性が向上

# 想定される各代替案について

## 【案5】妙見口能勢線を朝夕のみの運行とする（運行便数の変更）

- ・ 通勤・通学利用に対応するため、妙見口能勢線を朝夕便のみの運行とすると、運行便数を削減できるため、**運行経費の削減が期待できる**。ただし、効果額についてはバス事業者との調整が必要である。
- ・ 昼の時間帯は、乗合タクシーが運行することで、東地域の交通空白地の解消につながり、**町内間移動の利便性が向上する**。一方で、昼の時間帯における、**東地域からの町外移動の利便性が低下する**。
- ・ 乗合タクシーの運行は、町内を運行するタクシー事業者、貸切バス事業者あるいは運送主体が能勢町となる自家用有償旅客運送を想定するが、**新たな運行事業者の確保が必要**となる。

### ■案5 イメージ図



●朝 路線バスが運行



・通勤・通学の  
移動手段の確保

●昼 乗合タクシーが運行



・町内間移動の向上  
・路線バスでは対応  
できないきめ細やかな  
サービス

●夕 路線バスが運行



・通勤・通学の  
移動手段の確保

# 想定される各代替案について

## 【参考】妙見口能勢線における交通モードの変更

### ■道路運送法に基づく乗合タクシーの運行に必要な要件及び町内事業者等の状況について

#### ○乗合タクシーの運行に必要な要件

- 乗合タクシーは、道路運送法に基づく『一般乗合旅客運送事業』の許可を得た事業者あるいは例外的に「白ナンバー（自家用）」の車両を使用できる『自家用有償旅客運送』による運行となる。

#### ○町内を運行するタクシー事業者（町内では2社が運行）

- タクシー事業者は、道路運送法に基づく一般乗用旅客運送事業として運行している。町内を運行するタクシー事業者（2社ともに）は、既に乗合タクシー事業を行っており、一般乗合旅客運送事業の許可を得ている。

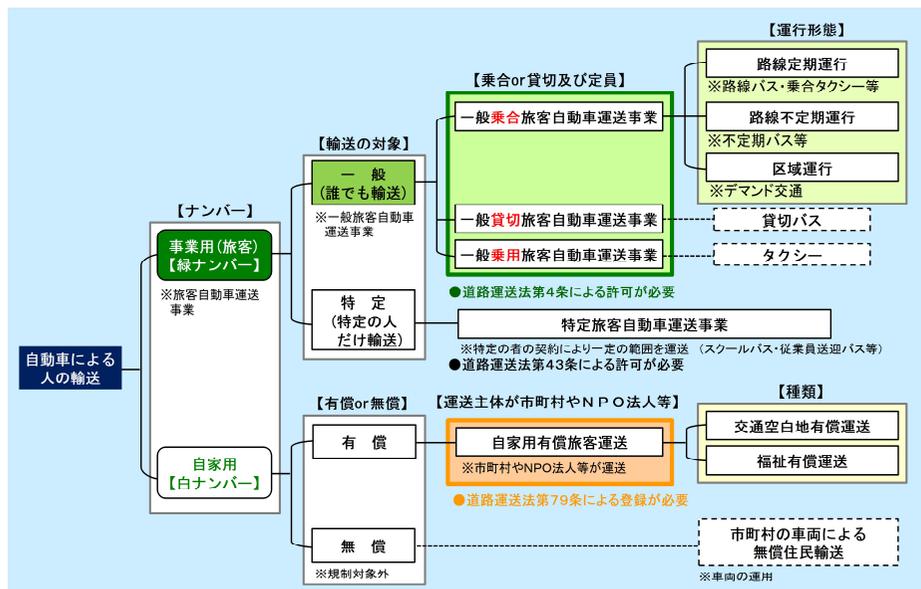
#### ○町内にある貸切バス事業者

- 貸切バス事業者は、道路運送法に基づく一般貸切旅客運送事業として運行している。町内にある貸切バス事業者は、乗合タクシー事業を行うために、新たに一般乗合旅客運送事業の許可を得る必要がある。

#### ○自家用有償旅客運送による運行

- バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスをいう。

### ○道路運送法の事業区分



※国土交通省資料をもとに作成

### ○一般旅客自動車運送事業の種類



※国土交通省資料をもとに作成

# 想定される各代替案について

## 【参考】妙見口能勢線における交通モードの変更

### ■自家用有償旅客運送を実施する者

- ・自家用有償旅客運送は以下のとおり、能勢町が主体となって実施することができる。

自家用有償旅客運送の種類

- ・ 市町村
- ・ NPO法人
- ・ 一般社団法人又は一般財団法人
- ・ (地方自治法に規定する)認可地縁団体
- ・ 農業協同組合
- ・ 消費生活協同組合
- ・ 医療法人
- ・ 社会福祉法人
- ・ 商工会議所
- ・ 商工会
- ・ 営利を目的としない法人格を有しない社団

交通空白地  
有償運送

福祉  
有償運送

### ■ニーズに応じた自家用有償旅客運送の種類

- ・自家用有償旅客運送として、乗合タクシーを運行する場合、自家用有償旅客運送の種類は以下のとおり、交通空白地有償運送による運行となる。

#### 地域の移動ニーズ

「バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、住民等」が外出するための移動手段を確保したい

交通空白輸送を行う  
自家用有償旅客運送

交通空白地  
有償運送

市町村やNPO法人等が、交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行うもの

(バス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理に協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送」や、実際の運行を事業者に委託することもできる)

#### 地域の移動ニーズ

「単独ではタクシー等の公共交通機関を利用できない身体障害者等」が外出するための移動手段を確保したい

福祉輸送を行う  
自家用有償旅客運送

福祉  
有償運送

市町村やNPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

(バス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理に協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送」や、実際の運行を事業者に委託することもできる)

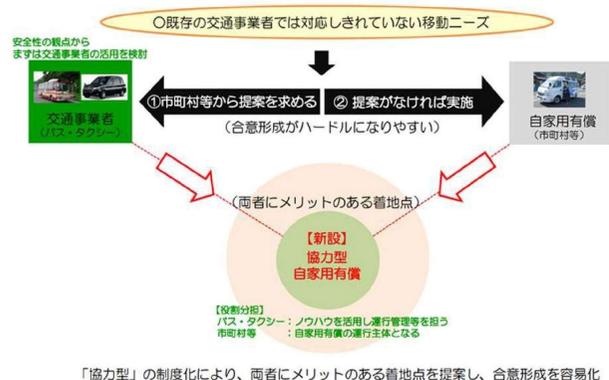
# 想定される各代替案について

## 【参考】妙見口能勢線における交通モードの変更

### ■事業者協力型自家用有償旅客運送

- 道路運送法の改正により、令和2年（2020年）11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設されている。
- 持続可能な移動手段確保のため、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得て自家用有償旅客運送を導入することも可能となった。

#### (制度創設の趣旨)



#### 【制度概要】

- 制度のねらい 制度活用により、次のことが期待されます。  
(利用者)バス・タクシー事業者が、運行管理、車両整備管理に協力することで、より安心、安全なサービスを受けることが可能となります。  
(運送主体)運行管理等に関する業務負担の軽減や運行ノウハウの活用を図ることが可能となります。  
(バス・タクシー事業者)委託費の確保等による収入面での向上が期待できます。

#### ○「協力」の方法

- ・事業者協力型 自家用有償旅客運送でバス・タクシー事業者が協力する事項は、**運行管理、車両整備管理**です。
- ・運送主体から委託を受ける等により、実際に、協力するバス・タクシー事業者の運行管理者等が、運行管理の責任者、整備管理の責任者として選任され、業務を行う必要があります。

#### ○登録の有効期間

- ・事業者協力型自家用有償旅客運送として新たに登録を受ける場合や、重大事故を引き起こしていない等の一定要件を満たす場合の登録の有効期間は、5年です。

#### ○事業者協力型 自家用有償旅客運送における事故時の責任関係について

- ・運行中に生じた事故等によって生じた第三者に対する損害賠償責任の内部的な負担割合を明確にするため、「事業者協力型自家用有償旅客運送における事故時の責任関係に係るガイドライン」を参照し、損害賠償責任の内部的な負担割合や、協力事業者の業務について明確化しておくことが望まれます。

#### (制度のイメージ図)

